

*Pertusa: una mansio junto al río Alcanadre entre Ilerda y Osca**

Natalia Espinosa Criado**

RESUMEN

El Itinerario de Antonino deja constancia de la mansio de Pertusa como parte del trayecto que seguía la vía entre Ilerda y Osca. La falta de vestigios arqueológicos que verifiquen la existencia de una estación viaria en Pertusa se ve contrarrestada por la situación estratégica del enclave, que habría asegurado el paso sobre el río Alcanadre y que evidencia la importancia de esta mansio. De hecho, Pertusa se enmarca dentro del contexto de postas de naturaleza eminentemente estratégica que garantizaban el control de la vía y las comunicaciones, tal y como sucedía con otras mansiones ubicadas junto a cauces fluviales. Ejemplo de ello son Ad Fines, Turmulus y Ambrussum.

SUMMARY

According to the Antonine Itinerary, the mansio of Pertusa was part of the route that connected Ilerda to Osca. The lack of archaeological elements that could confirm the existence of an ancient road-station in Pertusa is counteracted by the enclave's strategic location which assures the path through the river Alcanadre and evidences the relevance of this mansio. As a matter of fact, Pertusa was one of the many highly tactical relays that guaranteed the control of roads and communications, as it was the case with other mansiones located next to rivers. Similar patterns are found in Ad Fines, Turmulus and Ambrussum.

Asentada sobre un plano inclinado próximo a la margen izquierda del río Alcanadre, la población de Pertusa, en la comarca de la Hoya de Huesca, se localiza 30 kilómetros al sureste de la capital oscense y, como expondremos a continuación, se presenta como núcleo de confluencia de las vías circundantes procedentes de las localidades limítrofes (Antillón, Barbuñales, Laluenga, Laperdiguera, Torres de Alcanadre y Salillas).

Pertusa surgió a orillas del Alcanadre, en territorio ilergete, y fue su situación estratégica junto al río la que determinó su importancia en épocas posteriores. Así lo testimonian su topónimo y los restos de tres puentes antiguos que habrían posibilitado el tránsito entre *Osca e Ilerda*. Pero este afluente del Cinca nunca brindó muchas facilidades en el campo de las comunicaciones y la viabilidad. Desde su nacimiento en la sierra de Galardón, el Alcanadre atraviesa el territorio aragonés formando barrancos y cañones difíciles de sortear; obstáculos a los que se suman la considerable extensión de su cuenca y la imposibilidad de predecir su hidrodinámica. Estos factores hicieron imprescindible la existencia de obras de infraestructura sólidas que facilitasen el paso del río, aunque dificultaron en extremo su construcción y contribuyeron a su decadencia y posterior desaparición.

A pesar de ello, el puente romano se mantuvo en pie el tiempo suficiente para que las gentes de la Marca Superior de al-Ándalus lo denominaran *al-Qantara*, 'el puente', y se valieran de él para mantener activo el eje de comunicaciones este-oeste en el Somontano. A día de hoy tan solo se conservan los estribos de esta obra de ingeniería, los mismos que en el siglo XIX debieron de servir a CEÁN BERMÚDEZ (1832) para incluir el puente entre los tres romanos que asociaba al *conventus Caesaraugustanus*. Gracias a ellos se ha podido llevar a cabo un estudio y

* Trabajo realizado dentro del proyecto HAR 2008/03730.

** Departamento de Ciencias de la Antigüedad. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza. natalia@unizar.es

plausible reconstrucción del alzado de la obra, cuyos resultados publicó hace algunos años Isaac MORENO (2002). De su investigación se infiere que el puente habría constado de un solo arco y habría gozado de una esmerada técnica constructiva.

El puente de Pertusa habría constado de una plataforma de madera asentada sobre los altos estribos contruidos con sillares de arenisca sobre el sustrato natural del terreno. La anchura de la calzada se habría mantenido dentro de la norma constructiva del momento, unos 5,70 metros, que encajan bien con las dimensiones convencionales entonces empleadas¹, y articula a la perfección el curso trazado por la Vía Romana, tal y como veremos más adelante.

Puesto que no contamos con marcas de construcción, epígrafes, ni demás elementos sobre los que basar la datación, debemos establecer una cronología *post quem* a partir de la propia vía y de las reformas que Augusto habría llevado a cabo para su acondicionamiento, según testimonian los miliarios conservados. Y, aunque la vía ya debió de estar en uso durante las guerras sertorianas por ser eje de comunicación entre *Ilerda* y *Osca*, no podemos asegurar que el paso sobre el Alcanadre no se realizara mediante alguna estructura más liviana (en madera) que la que posteriormente documentarían los sillares de arenisca del puente.

Por cuanto concierne a nuestro análisis de la *mansio*², el paso a través del puente habría tenido la importancia suficiente para otorgarle su topónimo a *Pertusa*. Derivado del verbo *pertundo*, ‘atravesar’, podemos intuir la finalidad logística que habría tenido en origen el enclave. La construcción de la obra de ingeniería habría derivado en el posterior establecimiento de algún tipo de infraestructura responsable, a la postre, de que Pertusa pasara a ser considerada lugar de descanso. A la par, habría adquirido la notoriedad y condiciones adecuadas para entrar a formar parte de itinerarios programados, tal y como constata el Itinerario de Antonino.

Dado que no contamos con datos arqueológicos previos al puente en el área que ha pasado a ocupar la villa de Pertusa, podemos suponer que, igual que

sucediera con otros núcleos urbanos de la península como *Semproniana* (Granollers) (PARDO, 1990: 60-61), la *mansio* habría dado lugar al establecimiento poblacional que ha perdurado hasta nuestros días. Testigos de la ocupación continuada de esta localidad fueron, de nuevo, los sucesivos puentes que sustituyeron la obra romana cuando esta declinó en un paso inservible³.

PERTUSA COMO PARTE DE LA VÍA ILERDA-OSCA

El importante papel de *Pertusa* dentro de la red viaria romana queda patente en las fuentes antiguas gracias al Itinerario de Antonino, donde aparece mencionada como etapa del trayecto que recorrería la vía *De Italia in Hispanias*, también conocida como *Vía Augusta del Somontano*. Esta calzada, que unía las poblaciones de *Ilerda* y *Osca*, formaba parte del ramal interior de la vía que garantizaba las comunicaciones con Roma y, asimismo, enlazaba con la llamada *Vía del Cinca* (PÉREZ, 1985; MAGALLÓN BOTAYA, 1987: 102; MAGALLÓN BOTAYA, 1999: 48), eje de confluencia de los asentamientos dispuestos a lo largo de la ribera de este río hasta llegar a la Cordillera Pirenaica. Aparece mencionada en la obra de Estrabón (III, 4, 10) cuando el autor refiere los caminos que desde *Tarraco* llegarían hasta *Ilerda*, *Osca* y el Ebro. También está presente en la Cosmografía del Anónimo de Rávena.

La Vía Augusta penetraba en las provincias hispanas a través del *Summo Pyreneo* (el Perthus – Panissars) como continuación de la Vía Domitia, y, además de posibilitar las comunicaciones con Gades, facilitaba el acceso al valle del Ebro desde dos bifurcaciones próximas entre sí:

- El tramo *Barcino – Ad Fines – Ilerda*.
- Y el tramo *Tarraco – Ilerda*.

Ilerda constituía, por tanto, el punto de inflexión que de nuevo subdividía la Vía Romana en un doble curso. Este abarcaba, por un lado, las comunicacio-

¹ Se han documentado medidas que oscilan entre los 2,40 metros de ancho para algunos tramos de la Vía Appia, hasta los 6,70 metros asociados a la Vía Egnatia, o los 6,40 metros de la Vía Augusta a su paso por Carmona, a partir del estudio comparativo de PONTE (2007: 94-95).

² Nótese que utilizaremos el término *mansio* como acepción genérica para designar las postas que señalan el Itinerario de Antonino y no como término descriptivo del tipo de infraestructura de acogida que se asociaría a las mismas.

³ Se advierten huellas de hasta tres puentes antiguos no muy distantes entre sí, en cuanto a su localización sobre el río. Uno de ellos, el estrecho puente de piedra que en el siglo XVI habría desempeñado malamente el papel que en su día realizara la construcción romana, habría garantizado que Pertusa apareciera en 1546 en otro de los itinerarios sobre las vías de la península: el *Repertorio de todos los caminos de España* de Pedro Juan Villuga.

nes con el *oppidum* oscense, de significativa posición estratégica como enlace con el norte de la península y con la depresión del Ebro; y, por otro, las comunicaciones con la capital del *conventus* *Caesaraugustanus*.

Para el caso que nos ocupa, el tramo entre *Ilerda* y *Osca*, contamos con un primer acercamiento a su trayectoria a partir de las *mansiones* que proporciona el Itinerario de Antonino por medio de dos rutas diferentes:

Wess.

387, 4 *De Italia in Hispanias*

391, 2 *Ilerda*

3 *Tolous* m. p. XXXII

4 *Pertusa* m. p. XVIII

5 *Osca* m. p. XVIII

392, 1 *Caesaraugusta* m. p. XLVI

Wess.

448, 2 *Ab Asturica Terracone*

451, 2 *Caesaraugusta*

3 *Gallicum* m. p. XV

4 *Bortinae* m. p. XVIII

5 *Oscam* m. p. XII

6 *Caum* m. p. XXVIII

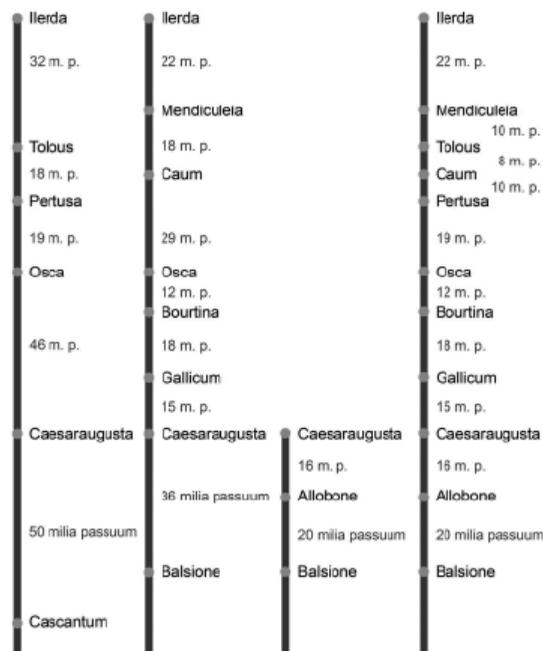
452, 1 *Mendiculeia* m. p. XVIII

2 *Ilerda* m. p. XXII

Ambos recorridos responderían a un mismo trayecto puesto que ambos atravesarían el mismo camino desde *Osca* a *Caesaraugusta*⁴, si bien las estaciones de parada varían de uno a otro. Desconocemos la razón de por qué en cada caso se destacan unos lugares de descanso en vez de otros: ¿acaso las rutas marcadas en cada uno de ellos responden a viajes de distinta naturaleza? Lo cierto es que ignoramos la fuente primaria de la que proceden y, en consecuencia, resulta difícil ofrecer una explicación a la dualidad de los trayectos (ARNAUD, 1993: 33-50), que bien pudiera deberse a cuestiones tan básicas como la simple preferencia de unos enclaves de descanso en vez de otros.

Si nos basamos en las distancias de ambos itinerarios entre *Osca* e *Ilerda*, el primero ofrecía un recorrido ligeramente más veloz, con 1 milla menos de distancia⁵; mientras que, si ampliamos el tramo para incluir *Caesaraugusta*, encontramos que las dos variantes anteriores sumadas a la distancia que separaba

Osca y la capital del *conventus* dan un recorrido total de idéntica longitud: 115 millas. Podemos suponer, por tanto, que ambos recorridos podrían realizarse en un espacio de tiempo semejante⁶, por lo que debemos descartar la posibilidad de que las divergencias entre las *mansiones* de uno y otro respondieran a cuestiones vinculadas con la celeridad o urgencia de los desplazamientos.



Esquema de distancias entre las *mansiones*, según MAGALLÓN BOTAYA (1987: 84).

Por otro lado, para el tramo *Osca* – *Caesaraugusta*, el itinerario 448, 2 organiza el trayecto mediante etapas más razonables que las propuestas en la ruta *De Italia in Hispanias*. De manera que ¿habría sido la 387, 4 una ruta para viajes más apresurados, que requiriesen menos paradas? Esta opción podría tenerse en consideración si no fuera por el hecho de que un correo recorrería unas 50 millas por jornada (RAMSAY, 1925). Teniendo en cuenta que 46 millas equivaldrían a unas nueve horas de viaje ininterrumpido, esa hipótesis resulta del todo inviable. Dicha ruta tenía que contar necesariamente con lugares de descanso por considerarse la otra alternativa demasiado fatigosa para cualquier tipo de desplazamiento, por

⁴ Itinerario de Antonino 392, 1 y 451, 2, respectivamente.

⁵ El primer itinerario (387, 4) propone 69 millas entre *Osca* e *Ilerda*. El segundo (448, 2), 70 millas.

⁶ Siguiendo el cálculo de RAMSAY (1925: 60-74), el cual estableció una media de 5 millas por hora como velocidad media habitual de un correo, esa milla de diferencia entre *Osca* e *Ilerda* se traduciría, tan solo, en poco más de diez minutos de tiempo.

lo que Gallicum y Bortinae serían utilizadas en casi todos los casos, aun cuando no aparecen reflejadas en el itinerario. Otra teoría, más probable, es que el trayecto 387, 4 recogiera para este tramo las postas en las que preferiblemente se haría noche (identificadas genéricamente en la actualidad con el término *mansio*), eludiendo aquellas en las que se podrían detener para aliviar el recorrido. Ello no explica, sin embargo, por qué entre *Osca* e *Ilerda* en el mismo itinerario sí se mantienen las postas genéricamente conocidas como *mutationes* (aquellas en las que se efectuaría un descanso aunque no se hiciera noche). Ni tampoco por qué se sustituyen las postas de *Pertusa* y *Tolous* por las de *Mendiculeia* y *Caum* en la ruta 448, 2. La explicación más plausible es aquella que, siguiendo la tesis de Pascal Arnaud, sugiriera que el itinerario 387, 4 y el 448, 2 procediesen de fuentes primarias con distinta cronología (REED, 1978: 244; ARNAUD, 1993). De ser correcta esta hipótesis, nos estaría indicando que *Pertusa* podría haber sido utilizada como *mansio*, o *mutatio* si se prefiere, durante un periodo de tiempo anterior o posterior a *Mendiculeia* y *Caum*. En cualquier caso, resulta imposible concluir una justificación demostrable para la divergencia expuesta, mientras carezcamos de datos específicos sobre las características de las postas no coincidentes y sus infraestructuras.

Cabe también preguntarse por el papel que estos trayectos pudieran haber desempeñado en el ámbito militar⁷. El tramo *Ilerda* – *Caesaraugusta* a través de *Osca*, ¿habría tenido relevancia estratégica para el ejército? ¿Habría formado parte de la red de comunicaciones para el transporte de la *annona militaris* o abastecimiento de las tropas? Hasta donde sabemos, las intervenciones militares en el territorio actualmente aragonés tuvieron lugar entre los años 218 y 143 a. C. Más concretamente, los ilergetes, que ocuparían entre otras la zona de *Pertusa*, se sometieron a la dominación romana a finales del siglo II a. C. Posteriormente, tras la conquista de los pueblos ibéricos y celtibéricos de la península, la presencia del ejército en la zona habría respondido a los conflictos derivados de la guerra sertoriana (80-72 a. C.) y, en parte, a la guerra civil entre César y Pompeyo (49-48 a. C.). Pero, aunque la vía *Ilerda* – *Osca* – *Caesaraugusta* hubiera estado en uso durante estas épocas (como seguramente sucedería), no contamos con ningún indicio que nos permita pensar que *Pertusa* se utilizaría tan tempranamente como parada o lugar de descan-

so, o que ya existiera el puente sobre el Alcanadre en esos momentos. A este respecto, y teniendo en cuenta que no fueron necesarios los acuartelamientos militares tras la pacificación del territorio, parece más lógico decantarse por la presunción de que las legiones *IV Macedonica*, *VI Victrix* y *X Gemina* se ocuparan del acondicionamiento y los trabajos de obras públicas⁸ en respuesta a la política de romanización y propaganda de Augusto. Posteriormente, tampoco contamos con documentos que cercioren la presencia de efectivos de la *legio VII Gemina*⁹ en las inmediaciones o en la misma *Pertusa*, pero PALAO VICENTE (2006: 316, mapa 17) incluye el tramo *Ilerda* – *Osca* – *Caesaraugusta* entre las vías utilizadas por esta *legio* en *Hispania*.

En cuanto a la identificación sobre el terreno de esta calzada, como ya expusiera en su día M.^a Ángeles MAGALLÓN (1987), el trayecto entre *Osca* y *Pertusa* no presenta grandes dificultades, cuestión que facilita la comprobación de la distancia propuesta por el Itinerario de Antonino. Podemos afirmar que dicha distancia se cumple con bastante precisión (28,2 kilómetros, aproximadamente) si dejamos Huesca por la zona de San Martín¹⁰ y trazamos el recorrido de la vía a través de la pequeña población de Alcalá del Obispo, desde donde el terreno permite seguir un trayecto casi rectilíneo hasta el puente de *Pertusa*. El camino habría bordeado las discretas elevaciones del Argavieso, a través de La Zapatera, para cruzar el río Guatizalema y atravesar los terrenos del El Plano y La Sarda en dirección al barranco del Reguero¹¹. Llegados a este punto, encontramos una confluencia de caminos entre los cuales destaca el conocido como *Vía Romana* y *Cañada Real*. Y, mientras esta última se desvía hacia el noreste, la calzada romana habría continuado hacia *Pertusa* por el sur, coincidiendo con el llamado camino de la Sardeta, que, tras pasar por

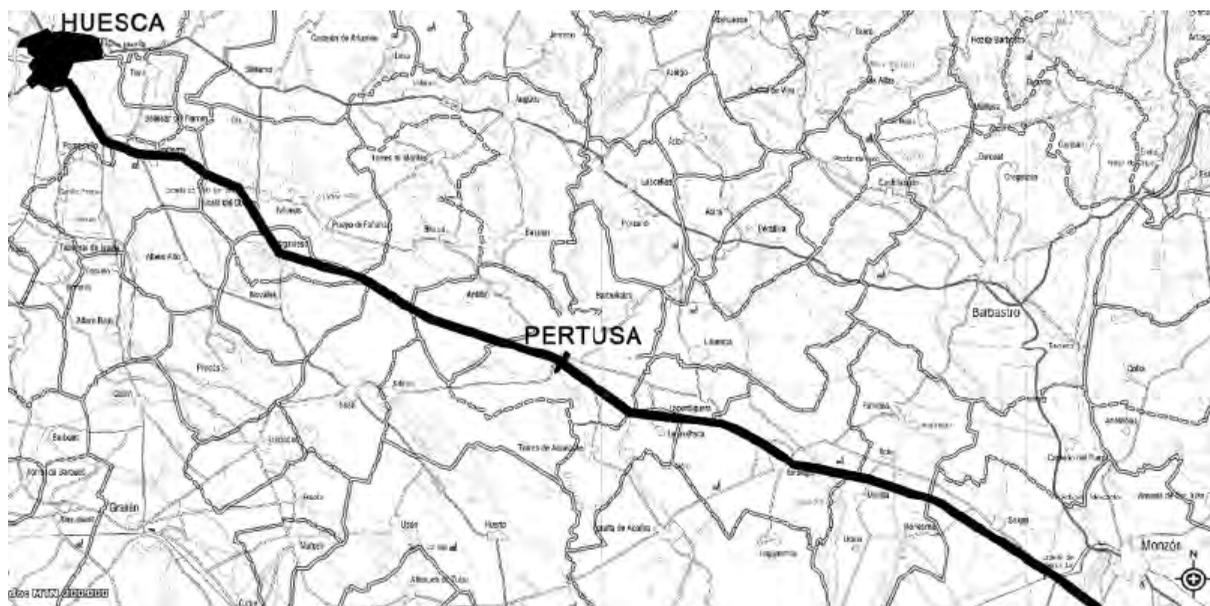
⁸ Estas legiones se ocuparon de la construcción de obras públicas, incluidas las calzadas, en toda la zona del valle del Ebro (prueba de ello son tres miliarios conservados de época augustea, firmados por ellas y procedentes del tramo entre *Caesaraugusta* y *Pompaelo*).

⁹ Los testimonios más cercanos proceden de *Tritium Magallum* (Tricio, La Rioja) (NAVARRO CABALLERO, 1989-1990) y *Aeso* (Isona, Lérida), y en este último caso tan solo se trata de una inscripción epigráfica (*CIL*, II, 4461) referente a la hija o nieta del primer primipilo conocido de la legión (PALAO VICENTE, 2006: 116 y 189).

¹⁰ No lejos de Huesca, y siguiendo el propio recorrido del camino romano, la toponimia latina se conserva en el río *Flumen*, cuyo puente no se mantiene a día de hoy.

¹¹ Esta zona es rica en vestigios arqueológicos diversos (MAGALLÓN BOTAYA, 1987: 70).

⁷ ARTURO PÉREZ (1985: 138) no duda del carácter eminentemente militar de la vía antes de la *pax romana*.



la ermita de la Victoria, desemboca en Pertusa a la altura del puente romano. Precisamente en el camino de la Victoria se advierten huellas de rodadas de la antigua calzada.

A su salida de Pertusa, es difícil establecer el curso exacto que habría seguido la vía. La ordenación del territorio permite intuir tres posibles alternativas que no suponen diferencias significativas en cuanto a las distancias del recorrido, aunque encontramos el topónimo La Calzada en uno de los caminos ubicados al norte, que desemboca en el pueblo de Laperdiguera, donde se documentan algunos restos romanos. No obstante, el territorio también permite delimitar un trayecto rectilíneo tras bordear la pequeña meseta localizada al este de Pertusa, para continuar hacia Berbegal en una ruta paralela al trayecto de la A-1216, hasta coincidir con la misma unos 3 kilómetros antes de su entrada en el pueblo. Este supuesto itinerario distaría apenas 1 kilómetro del enclave de Laperdiguera, lo que nos ofrece un margen más que razonable entre el paso de la calzada y los mencionados indicios de ocupación romana, y atravesaría la zona conocida como Plano Bajo, junto al canal de Pertusa, donde también se documentan diversas evidencias de ocupación ibérica y romana¹². Lamentablemente hasta la fecha no se ha detectado la existencia de infraes-

tructuras definidas en el entorno comprendido entre Pertusa y Berbegal.

En dirección este, se localiza el Plano Alto, Pardenillas y, de nuevo, La Calzada, aunque en esta ocasión dando nombre al sector, en vez de a un camino concreto. Llegados a este punto, entroncamos con la A-1216, que desemboca directamente en Berbegal. Aquí la arqueología ha documentado los orígenes prerromanos del núcleo habitacional por el que pasó la vía hacia *Ilerda*. Encontramos el testimonio de los restos de calzada romana todavía visibles. José M.^a Blázquez¹³ señala también la existencia de huellas que certifican la confluencia con otra vía procedente de Barbastro a la altura del cerro de la Muela, indicios confirmados por MAGALLÓN (1987: 68).

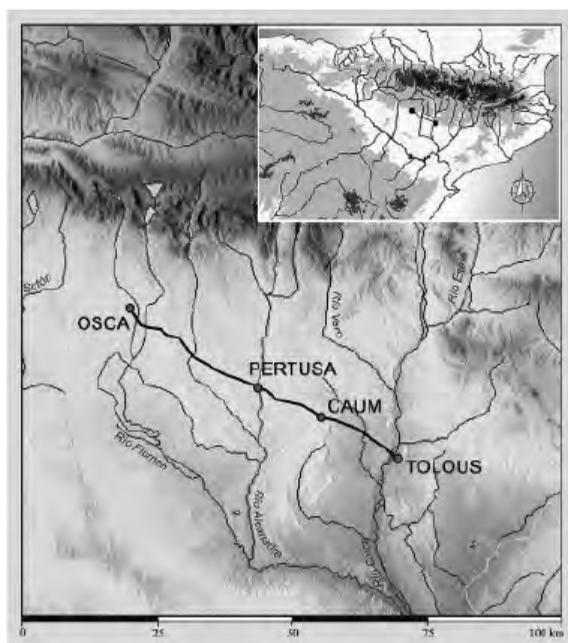
La distancia que separa este enclave de Huesca, siguiendo el recorrido propuesto, es de unos 41 kilómetros, aproximadamente. Si tenemos en cuenta que la *mansio* de *Caum* se situaba a *xxviii m. p.* de *Oscá* (43 kilómetros, aproximadamente), no es descabellado pensar que la estación viaria se ubicara a unos 2 o 3 kilómetros de distancia de la población medieval de Berbegal¹⁴. Hay que tener en cuenta, además, que el

¹² Material hallado en superficie: restos de molinos de mano de granito, fragmentos de cerámica gris de cocción reductora, cerámica común oxidante, algunas pesas de telar, bordes y fondos de ánforas y dolia, tiestos de cerámica engobada...

¹³ A partir de ARIAS (1968: 414).

¹⁴ A pesar de ello, Gonzalo ARIAS (1968) estableció una vía diferente para cada itinerario (391 y 451-452 del Itinerario de Antonino, respectivamente) al identificar las *mansiones* de *Caum* y *Mendiculeia* en el entorno de Sariñena; se dibuja, así, una calzada alternativa hasta *Ilerda*. Por nuestra parte, preferimos relacionar el núcleo de Berbegal con la antigua *Caum*, tal y como propone la mayor parte de la historiografía.

topónimo de la *mansio* aparece en acusativo, lo que dificulta todavía más la posibilidad de otorgarle una localización exacta (ROLDÁN HERVÁS, 1966: 109-119). A esa distancia se localiza la ermita de Santa Águeda por la que discurriría la vía y en cuya área se tiene constancia de la aparición de material arqueológico romano. La Muela de Berbegal, en las inmediaciones, también ha proporcionado abundantes restos cuya cronología abarca desde el siglo II a. C. hasta la Antigüedad tardía (DOMÍNGUEZ, MAGALLÓN y CASADO, 1984), pero de nuevo, en este tramo falla la identificación de estructuras arquitectónicas definidas.



Desde aquí, y hasta llegar a Selgua, el seguimiento de la antigua vía no tiene pérdida gracias al miliario de ILCE (LOSTAL, 1992: 24-25), hallado a poco más de 1 kilómetro del núcleo poblacional actual¹⁵, junto al camino de la Serreta, y gracias al cual podemos atribuir este tramo de la vía a la ordenación del territorio llevada a cabo por Augusto. Continuaría hacia la actual estación de Selgua en dirección a la ermita de la Alegría, atravesando el río Cinca a la altura de La Pilzana —aunque no se conserva ningún vestigio del puente que debió de permitir el paso—.

¹⁵ BRASSOUS y DIDIERJEAN (2010) coinciden en señalar que las *mansiones* de *Mendiculeia* y, probablemente, *Caum* se ubicarían a una cierta distancia de la vía, hecho que encaja con ejemplos de estaciones viarias localizadas a unos metros, a veces incluso a 1 kilómetro, de la vía a la que se asocian. BLACK (1995) y CORSI (2000) documentan algunas de ellas.

En este punto, a 3 kilómetros y medio del centro de Monzón, hemos de ubicar la *mansio* de *Tolous*, en el yacimiento iberorromano del cerro de la Alegría¹⁶.

MANSIONES Y PUENTES EN LOS ITINERARIOS ANTIGUOS: BREVE ESTUDIO COMPARATIVO

No necesitamos ejemplos prácticos para ratificar la trascendencia que tuvieron las obras de ingeniería sobre la conquista del territorio y sobre la propia red viaria, pero un breve análisis comparativo pondrá de manifiesto la recurrente asociación entre *mansiones* y puentes en los itinerarios antiguos, y nos ayudará a especular sobre la hipotética ubicación de la estación viaria que habría albergado *Pertusa*.

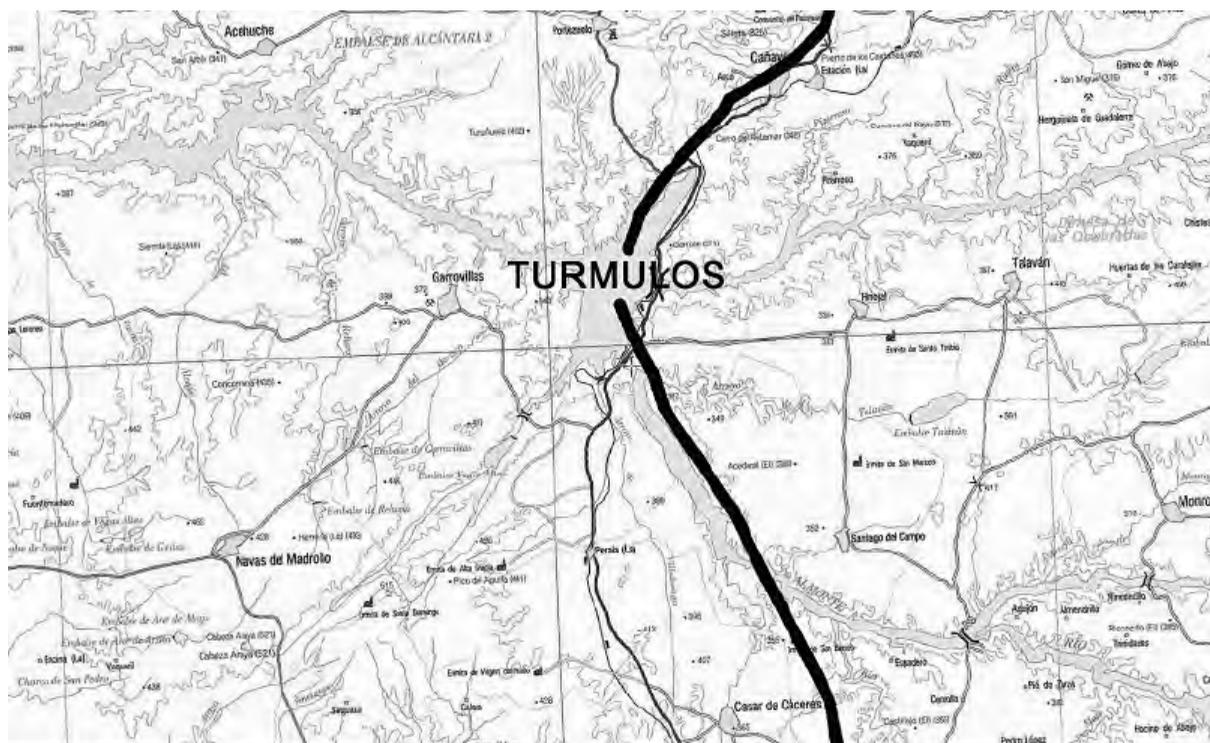
Lejos de ser una excepción, el caso de *Pertusa* nos recuerda a otros más estudiados, aunque no siempre mejor conocidos, como los de *Ad Fines*, *Turmulus* o *Ambrussum*.

En los dos primeros encontramos una dificultad similar a la que se nos presenta en el marco aragonés, ampliable a gran parte del territorio hispánico, pues son pocos los casos en los que identificamos con facilidad las infraestructuras correspondientes a las estaciones viarias de las postas. A diferencia de lo que sucede en Italia, donde la arqueología ofrece copiosos ejemplos de estaciones viarias documentadas y no documentadas en los itinerarios antiguos, en *Hispania* hemos de conformarnos con realizar un análisis exhaustivo de la topografía y las fuentes para establecer la posible ubicación de estos restos arquitectónicos. Con todo, la orografía de los dos enclaves seleccionados, *Ad Fines* y *Turmulus*, muestra ciertas similitudes con la de la *mansio* de *Pertusa*.

En los tres ejemplos observamos cómo el curso del río en cuestión describe un meandro en cuya curvatura se estableció la *mansio*¹⁷, siendo especialmente pronunciado en la geografía de *Pertusa*. Este detalle, fiel al pragmatismo romano, pone de relieve algunas de las características esenciales para la identificación de toda *mansio*, tales como su relación con la calzada, la ubicación en un espacio

¹⁶ Según José M.^a Blázquez, aparecieron dos mosaicos, vasijas de cobre, cerámica fina y reductora, una necrópolis situada al otro lado de la vía, monedas ibéricas, pesas y armas de cobre y hierro (ARIAS, 1968: 413-414).

¹⁷ El meandro no es visible en el caso de *Turmulus* como consecuencia de la construcción del embalse de Alcántara en 1969, pero, como se observa por el recorrido de la Vía de la Plata, estaba ahí con anterioridad.



La Vía Romana a su paso por Garrovillas y el río Tajo.

estratégico para las comunicaciones y la disponibilidad de recursos hídricos.

Ad Fines (Martorell) se encontraba en la trayectoria de la Vía Augusta del litoral. Gracias a los itinerarios antiguos¹⁸, sabemos que se localizaba a 17 millas de *Arragone* (Sabadell) y a unas 13 millas o más¹⁹ de *Antistiana* (Santa Tecla, Els Monjos), justo en el paso de la calzada sobre el río Llobregat. Su situación estratégica se veía reforzada por la bifurcación que sufre el cauce fluvial en este punto, en el que se origina el río Anoia, y por la confluencia de un gran número de caminos cuyas reminiscencias se han mantenido hasta la actualidad. Reflejo de su papel en la red de comunicaciones antigua es el puente del Diablo, el ejemplo de ingeniería fluvial mejor conservado dentro del territorio catalán. Su cronología inicial se desprende del arco honorífico que ha sobrevivido en uno de sus extremos y de los numerosos sillares que todavía se mantienen *in situ*. Oscila entre los años 16 y 8 a. C., según MAYER, RODÁ y FABRE

(1984). Su importancia y grandiosidad eran visiblemente mayores que las del puente de Pertusa, con 120 metros de longitud y 6 de anchura en su tramo más amplio (el oeste), donde las legiones *IV Macedonica*, *VI Victrix* y *X Gemina* plasmaron su sello y constataron su protagonismo en la construcción del mismo. Pero en el caso de Martorell, a diferencia de lo que sucedía en el marco oscense, la magnificencia de la obra habría respondido a cuestiones propagandísticas más que logísticas.

Se estima que la infraestructura de la *mansio* habría ocupado el lugar donde hoy se asienta la ermita de Santa Margarida, a escasos 2 kilómetros del puente, pues la edificación medieval se erigió sobre buen número de sillares romanos que habrían pertenecido a una construcción anterior de gran magnitud. En la misma ermita apareció también el miliario de Martorell²⁰, con una cronología más tardía que el de Ilche (siglo IV) y perteneciente sin lugar a dudas a la Vía Augusta.

En la Vía de la Plata también son varios los ejemplos de *mansiones* asociadas a puentes²¹, pero

¹⁸ Vasos de Vicarello (*CIL*, XI, 3281, 3282, 3283, 3284); Itinerario de Antonino 398, 5; Ravennate IV 42 (303, 10) y V 3 (342, 2); Guidonis *Geographica* 81 (514, 17).

¹⁹ Vicarello I, III y IV: XIII *m. p.*; Vicarello II: XVI *m. p.*

²⁰ *IRC* I, 164; LOSTAL, 1992, n.º 181, pp. 188-189.

²¹ *Rusticana*, a unos 2 kilómetros de distancia del puente sobre el arroyo Riobobos; *Caparra* y el puente sobre el río Ambroz;

nos contentaremos con reseñar el caso de *Turmulos*²². Esta *mansio* plantea numerosos interrogantes difíciles de resolver, como consecuencia de la construcción del embalse de Alcántara, pero los datos que se obtuvieron previos a la modificación del paisaje son suficientes para establecer ciertos paralelismos con la ubicación de Pertusa.

Quedan dudas sobre la etimología del topónimo *Turmulos*, que bien podría derivar de un locativo indígena referente a la existencia de alguna torre o atalaya (*tur-*, *turm-*), o bien hacer referencia a un escuadrón de caballería romano (*turma*) y tratarse de un enclave de fundación romana con carácter militar. Esta última opción invita a pensar en un punto de control de la vía en una zona altamente estratégica a su paso por el Tajo. Sin embargo, las fuentes antiguas llevan a ROLDÁN HERVÁS (1971: 84) a decantarse por el origen indígena de la *mansio*.

La antigua geografía de la zona creaba un meandro, hoy desaparecido, entre el río Tajo y su afluente, Almonte, que el camino tenía que sortear. En este punto se tiene constancia de vestigios romanos pertenecientes a dos puentes, aquellos que habrían dado lugar a la denominación de *Alconétar*, 'los puentes'. El primero de ellos se elevaba sobre el Almonte y su principal razón de ser, dado que la calzada no habría afrontado ninguna dificultad si se hubiera desviado ligeramente hacia el oeste, era la de comunicar directamente con el núcleo poblacional, a la vez que ofrecía un espacio privilegiado para la defensa del mismo²³. El segundo es el famoso puente de Alconétar, sobre el Tajo. Esta admirable obra de ingeniería, hoy trasladada de ubicación para salvaguardar su pervivencia, se extendía a lo largo de 290 metros y contaba, se cree, con trece arcos, de los que tan solo se conservan dos²⁴. La fecha de su construcción es incierta, pero todo apunta a una cronología bastante posterior a la del puente de Pertusa, seguramente en época de Trajano, quien, tal y como hiciera Augusto sobre otras vías, también actuó como restaurador de esta calzada.

En *Turmulos*, al igual que en *Pertusa*, faltan evidencias concretas que permitan establecer la ubica-

ción certera de la *mansio* o de la propia infraestructura de descanso. Antes de que la zona fuera anegada por las aguas, tres arqueólogos se ocuparon de realizar prospecciones en el terreno que estaba próximo a desaparecer (CALLEJO, 1963). A partir de los datos obtenidos en ellas y en las posteriores excavaciones, ROLDÁN HERVÁS (1971: 86) considera acertado situar la *mansio* de *Turmulos* al norte del Tajo, en las proximidades del cerro Garrote; aunque en otro cerro que domina un pequeño puente sobre el arroyo Villoluengo, se alzaba la fortaleza de Alconétar, con una función claramente militar y defensiva. Y en la ermita de la Magdalena²⁵, a la salida del puente por el norte, aparecieron diversas lápidas romanas, una basílica del siglo V reaprovechada en la Edad Media y una edificación de carácter funerario de los siglos VII-VIII.

Al igual que *Pertusa*, ni *Ad Fines* ni *Turmulus* han aportado hasta la fecha información al estudio de las infraestructuras viarias de descanso, a pesar de que en ambas debieron de existir complejos arquitectónicos erigidos a tal efecto. De ahí que finalmente traigamos a colación la aglomeración viaria de *Ambrussum*, en la actualidad situada a unos 24 kilómetros de Nîmes y cuyo topónimo antiguo se ha mantenido gracias al puente Ambroix, sobre el río Vidourle.

Ambrussum constituye un enclave privilegiado para el estudio arqueológico de la zona y de las postas viarias: no solo ha proporcionado interesantes datos como *oppidum* desde el Neolítico Final (ca. 2300 a. C.), sino que la ocupación humana se prolongó hasta época romana, momento en que la aglomeración pasó a albergar una estación de descanso de la Vía Domitia, cuya documentación arqueológica coincide con la que proporcionan los itinerarios antiguos²⁶.

El topónimo de la *mutatio* (término con el que se la designa en el itinerario burdigalense) ha perdurado en el nombre del puente que ya en época romana permitía franquear el curso del Vidourle, el Pont Ambroix. En su origen, la estructura del puente abarcaría unos 100 metros de longitud a lo largo de unos nueve u once arcos, de los cuales tan solo uno se mantiene en pie. Igual que sucediera con el puente de Pertusa, el de Ambroix siguió utilizándose en época medieval, aunque la fuerza de las corrientes fluviales y las crecidas del río fueron inutilizando paulatinamente la estructura.

Caelionico, a unos 3 kilómetros del puente de la Magdalena; *Ad Lippos*, cerca del puente sobre el río Sangusín...

²² Ptolomeo IV, 5, 6; Itinerario de Antonino 433, 5; Ravennate IV, 45 (13).

²³ Edificaciones de épocas posteriores, tales como el castillo de Torre de Floripes, realizado a base de sillares romanos, se hicieron eco de esta característica y llevaron a especular sobre la ubicación de la *mansio* en este mismo punto, sin tener en cuenta las distancias ofrecidas por el Itinerario.

²⁴ Los otros dos no son de época romana.

²⁵ Excavación llevada a cabo por don Luis Caballero antes de la construcción del embalse. Véase también CALLEJO (1963).

²⁶ Vasos de Vicarello (*CIL*, XI, 3281, 3282, 3283, 3284). Itinerario de Antonino 389, 1; 396, 6. *Itinerarium a Burdigala Hierusalem* 552. Tabula Peutingeriana 14.



Ambrussum se convirtió en un núcleo fortificado a finales del siglo IV a. C. y su muralla sufrió diversas modificaciones hasta alcanzar la forma definitiva a lo largo del siglo II. Como Jean-Luc Fiches ha puesto de manifiesto a través de las numerosas campañas arqueológicas desarrolladas en la zona, se ha observado una estrecha relación entre las prácticas culturales y el entorno circundante, ya sea alrededor de la torre monumental que ocupaba el punto más alto del *oppidum* (siglo I d. C.), o junto a la margen del río (siglo I a. C.). Bajo la propia estación viaria, también apareció parte de una necrópolis del siglo III a. C., con vestigios de una hoguera y una veintena de fosas con restos de incineración.

Pero más interesante para nosotros resulta la pervivencia de la vía principal que atravesaba el enclave en el siglo I d. C. y cuyas medidas ponen de manifiesto la imposibilidad de que los vehículos circularan dentro del núcleo urbano. No obstante, todo apuntaba a que la infraestructura de descanso de la vía se alzaría en el seno del mismo *oppidum*. Esta opinión se vio corroborada a partir de 1980, cuando las excavaciones próximas al río sacaron a la luz los muros que daban forma a la estación en una extensión de más de una hectárea. Se evidenció la existencia de un amplio patio²⁷, de baños de uso público, de una edificación provista de fragua para la reparación de los vehículos; así como la pervivencia de culto a las orillas del Vidourle en un espacio asociado claramente a la estación, en este caso, en honor de la diosa Fortuna (siglo I d. C.)²⁸. Los vestigios arquitectónicos

²⁷ Al que se tenía acceso desde la calzada por una entrada con la anchura suficiente para dejar paso a los carros y vehículos de los viajeros.

²⁸ Todas estas particularidades (presencia de uno o varios patios para albergar los vehículos, espacios de forja o herrería, establos, almacenes u *horrea*, termas, santuarios, e incluso necrópolis) son propias de diversas estaciones viarias, aunque rara vez podemos observarlas todas en el mismo complejo estacionario. En *Ambrussum* están presentes buen número de ellas.

de principios del siglo II revelan que las edificaciones se organizaban en dos bloques y contaban con dos patios situados tras una galería de la fachada. A lo largo del siglo IV, fueron sustituidos por un edificio con dos naves que sufrió profundas modificaciones hacia finales de siglo.

La estación experimentó un declive paulatino y constante desde mediados del siglo II, después del abandono de la parte alta de la villa. La parte central del asentamiento se abandonó a mediados del siglo III, y a finales de época antigua *Ambrussum* no mostraba ya indicio alguno que lo identificara como aglomeración habitacional. Sin embargo, se conservan testimonios de la creación de una ermita junto al puente en el siglo XII, que habría brindado a los viajeros los favores de la protección divina. Sería desmantelada en el siglo XIV por los habitantes de Gallargues, con fines a reutilizar los materiales en la construcción de nuevas obras sobre el cauce del río.

En cualquier caso, las posibilidades arqueológicas del enclave hacen de *Ambrussum* un ejemplo paradigmático de posta viaria, asociada, además, a un curso fluvial y al puente que permitía la continuidad de la Vía Domitia y granjeaba el acceso directo a la población. Dado que hasta la fecha contamos con pocos testimonios tan claros como este, *Ambrussum* se presenta como una oportunidad excepcional a la hora de buscar paralelos que avalen la situación y naturaleza de la *mansio* pertusana.

CONCLUSIONES

De lo expuesto en estas páginas, podemos concluir que *Pertusa* gozaba de una situación geográfica óptima para el establecimiento de una *mansio*, pues no solo tenía acceso directo a un curso natural de agua, sino que se ubicaba en un paso fundamental para la continuidad de la vía entre dos importantes núcleos, *Osca* e *Ilerda*. Asimismo, es indiscutible su papel dentro del entramado de comunicaciones con la capital del *conventus Caesaraugustanus* y con los asentamientos de la zona pirenaica y prepirenaica, aunque desconocemos su relación exacta con las postas alternativas de su entorno o la naturaleza de los desplazamientos que la tomarían como zona de descanso. Por otro lado, los ejemplos recogidos en el presente artículo ponen de manifiesto la predisposición a establecer paradas viarias en las inmediaciones de un curso fluvial, no lejos de los pasos habilitados sobre el río.

Sabemos, además, que la calzada atravesaría el núcleo habitacional de *Pertusa*, aunque la falta de tes-

timonios arqueológicos hace imposible determinar si la estación propiamente dicha se encontraría dentro del marco poblacional, a las afueras del mismo, o qué distancia la separaría de la vía²⁹. Tampoco podemos establecer qué tipo de infraestructuras conformarían la *mansio* de *Pertusa* o si, quizás, sería más adecuado emplear el término *mutatio* para referirnos a la misma, entendiendo como tal una modesta estructura ubicada junto a la calzada con el objetivo de proporcionar cambio de montura y unas mínimas facilidades para el descanso y rápido aprovisionamiento de los viajeros. Parece obvio deducir que, por muy modestos que hubieran sido los servicios ofrecidos en *Pertusa*, la infraestructura habría contado con un amplio patio al aire libre donde estacionar y reparar los vehículos, establos para el cuidado de los caballos y demás animales de tiro, y, tal vez, algunas dependencias, seguramente pocas, destinadas al cobijo nocturno de los viajeros. Puede que incluso contara con alguna taberna capaz de suplir sus necesidades alimenticias antes de retomar la marcha. Aunque no imposible, parece poco probable que el complejo estacionario hubiera disfrutado de un espacio termal, dada la ausencia total de cualquier tipo de vestigio arqueológico de esta u otra naturaleza. Sin embargo, no debemos descartar la posibilidad de que se practicara el culto a alguna divinidad vinculada a la seguridad y prosperidad de los viandantes, incluso si no derivó en la construcción de infraestructura específica a tal efecto.

Sin que podamos sacar conclusiones definitivas, también hemos observado una cierta tendencia a la creación posterior de lugares de culto cristianos en los alrededores de las antiguas estaciones viarias o incluso en la ubicación exacta de las mismas (todo apunta a que este fuera el caso de la ermita de Santa Margarida en Martorell; la ermita de la Magdalena, cerca del embalse de Alconétar, o la ermita medieval junto al Pont Ambroix). Ello nos remite a la presencia de la ermita de la Victoria en las inmediaciones de *Pertusa*, justo por donde discurriría la calzada antes de su confluencia con el puente, y donde se han documentado restos de cerámica del Alto y del Bajo Imperio. En consecuencia, las prospecciones en esta zona y en las zonas próximas al puente serían altamente interesantes y recomendables de cara a futuras investigaciones.

²⁹ Los únicos vestigios arqueológicos de época romana los constituyen el puente, la necrópolis de Demba San Miguel, a la derecha del camino de la Olmeda (LORENZO LIZALDE, 1997), las huellas de la calzada romana a la salida del pueblo y el material cerámico de la ermita de la Victoria.

El breve análisis comparativo aquí desarrollado sirve para insistir en una de las principales dificultades que afrontan las investigaciones vinculadas al estudio de las postas y las estaciones viarias: la escasez de datos concluyentes, como consecuencia de los pocos testimonios arqueológicos conservados y de la ausencia de un patrón arquitectónico estándar que facilite la labor de identificación de estas infraestructuras. El marco actual de las investigaciones en nuestra península desalienta incluso al más optimista, a la hora de poder llegar a establecer el esquema estructural de un gran número de *mansiones* que habrían requerido la existencia de complejos específicos utilizados como estaciones viarias, entre las cuales, muy probablemente, hemos de contar el ejemplo de *Pertusa*.

BIBLIOGRAFÍA

- ARNAUD, P. (1993). L'Itinéraire d'Antonin: un témoin de la littérature itinéraire du Bas-Empire. *Geographia Antiqua* II, pp. 33-50.
- ARIAS BONET, G. (1968). Algunas calzadas de Hispania a Aquitania. *El Miliario Extravagante* 14, pp. 426-440.
- ARIÑO, E.; LANZAROTE, M.^a P.; MAGALLÓN BOTAYA, M.^a Á., y MARTÍN-BUENO, M. (1991). Las vías *De Italia in Hispanias* y *Ab Asturica Terracone*. *Bolskan* 8, pp. 243-270.
- ARTURO PÉREZ, J. (1985). La vía romana de *Ilerda* a *Oscas*. *Bolskan* 2, pp. 111-138.
- BLACK, E. W. (1995). *Cursus Publicus: The infrastructure of government in Roman Britain*. BAR British Series, 241. Oxford.
- BRASSOUS, L., y DIDIERJEAN, F. (2010). «De Narbonne à Léon, les singularités d'un trajet de l'itinéraire d'Antonin». *Pallas: revue d'études antiques* 82, pp. 345-370. Toulouse.
- CARRILLO MURCIA, P. (1951). Vía Romana del Summo Pyreneo a Cesaraugusta. *Seminario de Arte Aragonés* III, pp. 31-45. Zaragoza.
- CALLEJO, C. (1963). La arqueología de Alconétar. Separata de la *Revista Alcántara*. Cáceres.
- CEÁN BERMÚDEZ, J. A. (1832). *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*. Madrid.
- CHEVALLIER, R. (1972). *Les voies romaines*. París, edición de 1997.
- CORSI, C. (2000). *Le strutture di servizio del Cursus publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*. BAR International Series, 875. Oxford.

- DOMÍNGUEZ, A.; MAGALLÓN, M.^a Á., y CASADO, M.^a P. (1984). *Carta arqueológica de España. Huesca 59, 60, 61, 61, 63, 171*. Huesca.
- FICHES, J.-L. (dir.) (1989). *L'oppidum d'Ambrussum et son territoire*. París.
- FICHES, J.-L. (1997). Le relais d'Ambrussum, de l'oppidum au Puech des Mourgues. En CASTEL-LVI, G.; COMPS, J.-P.; KOTARBA, J., y PEZIN, A. *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*, pp. 60-68. París.
- FICHES, J.-L. (2002). *Ambrussum* (Villetelle, Hérault). En FICHES, J.-L. (dir.). *Les agglomérations gallo-romaines en Languedoc-Roussillon*, pp. 521-557. Lattes.
- FICHES, J.-L. (2009). *Une maison de l'agglomération routière d'Ambrussum (Villetelle, Hérault). Fouille de la zone 9 (1995-1999)*. Lattes.
- FICHES, J.-L., et alii (2007). Un enclos cultuel sur la berge du Vidourle à Ambrussum (Villetelle, Hérault). *RAN 40*, pp. 47-116.
- GUIRAL, C., y NAVARRO CABALLERO, M. (1999). Viajeros, navegación e itinerarios comerciales en la Antigüedad. En *Caminos y comunicaciones en Aragón*, pp. 67-84. Zaragoza.
- LIZ GUIRAL, J. (1985). *Puentes romanos en el convento jurídico caesaraugustano*. Zaragoza.
- LORENZO LIZALDE, J. I. (1997). La necrópolis de «Demba San Miguel» de Pertusa (Huesca). *Arqueología Aragonesa 1993*, pp. 97-100. Zaragoza.
- LOSTAL, J. (1992). *Los miliarios de la provincia Tarraconense*. Zaragoza.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^a Á. (1987). *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^a Á. (1990). Organización viaria del valle del Ebro. *Simposio La red viaria en la Hispania romana (Tarazona, 1987)*, pp. 301-331. Zaragoza.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^a Á. (1999). Las vías romanas en Aragón. En *Caminos y comunicaciones en Aragón*, pp. 43-57. Zaragoza.
- MARTÍN-BUENO, M. (1999). Las obras públicas. En *Caminos y comunicaciones en Aragón*, pp. 59-66. Zaragoza.
- MAYER, M.; RODÁ, I., y FABRE, G. (1984). À propos du pont de Martorell: la participation de l'armée à l'aménagement du réseau routier de la tarraco-naise orientale sous Auguste. *Épigraphie hispanique: table ronde internationale (Bordeaux, 1981)*, pp. 282-288. París.
- MORENO GALLO, I. (2002). *Al-Qanatir: el puente romano de Pertusa y las comunicaciones antiguas del río Alcanadre. Cimbra 348*. Octubre.
- NAVARRO CABALLERO, M. (1989-1990). Una guarnición de la legión VII Gemina en Tritium Magallum. *Caesaraugusta 66-67*, pp. 217-226.
- PALAO VICENTE, J. J. (2006). *Legio VII Gemina (Pia) Felix: estudio de una legión romana*. Salamanca.
- PARDO, J. (1990). Transformació del paisatge i organització del poblament en època romana al Vallès Oriental. *Limes 0*, pp. 60-61. Cerdanyola del Vallès.
- PÉREZ CASAS, J. Á. (1985). La vía romana de Ilerda a Osca. *Bolskan 2*, pp. 111-138. Huesca.
- PITA MERCÉ, R. (1952). Gentilidades y ciudades del pueblo ilergete. *Argensola: revista del Instituto de Estudios Oscenses 12*, pp. 293-320.
- PONTE Y ARREBOLA, V. (2007). *Régimen jurídico de las vías públicas en derecho romano*. Madrid.
- RAMSAY, A. M. (1925). The speed of the Roman imperial post. *JRS 15*, pp. 60-74.
- REED, N. J. (1978). Pattern and Purpose in the Antonine Itinerary. *AJP*, pp. 228-251.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1966). Sobre los acusativos en ad en el Itinerario de Antonino. *Zephyrus xvii*, pp. 109-119.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1971). *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*. Salamanca.
- TENAS I BUSQUETS, M. (1990). El nucli romà de Granollers: elements per a un debat. *Lauro 1*, pp. 5-15. Granollers.